

Parkeeronderzoek Dorpshart Ter Aar

Definitief rapport

Opdrachtgever
Titel rapport

Kavel Vastgoed III B.V.
Parkeeronderzoek Dorpshart Ter Aar

Kenmerk
Status

020141.20250815.R1.03
Definitief

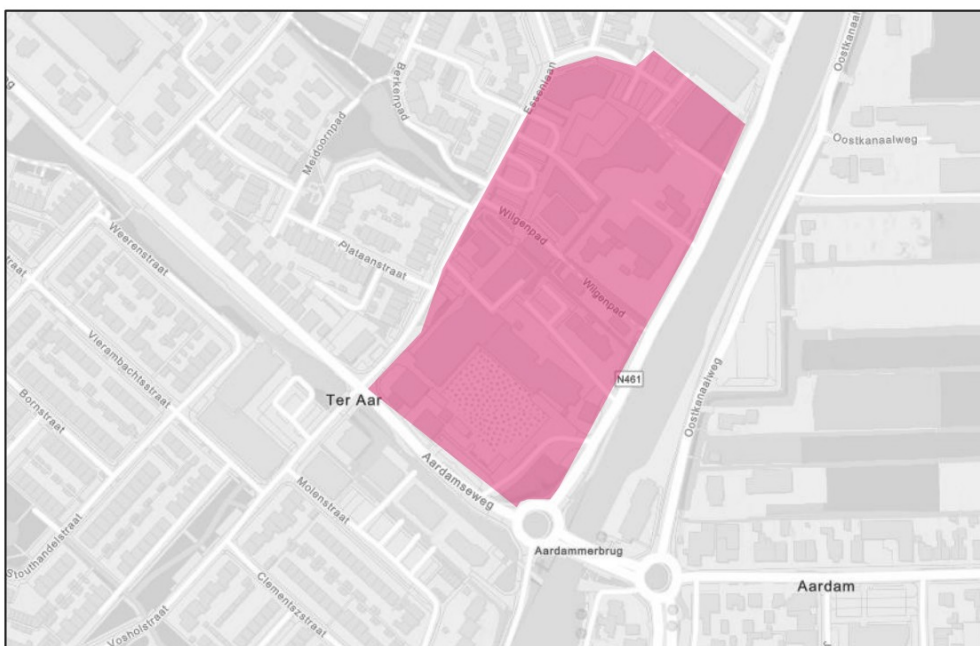
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding en vraagstelling	1
1.2 Functieprogramma	2
1.3 Parkeercapaciteit	3
2. Aanpak en uitgangspunten	6
2.1 Aanpak	6
2.2 Uitgangspunten	7
3. Resultaten	10
3.1 Resultaten – Fase 1	10
3.2 Resultaten – Fase 2	12
4. Conclusies	14
Bijlage 1 Parkeerdrukmeting	16
Bijlage 2 Situatiekaart 2025	18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Kavel Vastgoed III B.V. (hierna: opdrachtgever) is samen met de gemeente betrokken bij de herontwikkeling van het dorpshart (weergegeven in figuur 1.1) in Ter Aar, gelegen in de gemeente Nieuwkoop. Het herontwikkelingsproces kent een lange voorgeschiedenis: al geruime tijd leven er binnen de gemeente en onder betrokken partijen ideeën om het gebied her in te richten.



Figuur 1.1: Locatie plangebied dorpshart Ter Aar

In 2023 is, mede met input van adviesbureau Goudappel, een Masterplan vastgesteld voor het dorpshart. Daarbij heeft dit plan meerdere iteraties doorlopen en konden diverse belanghebbenden (waaronder ondernemers, de gemeente en omwonenden) input leveren. In 2024 zijn enkele aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van een amendement van de gemeenteraad, waarin gewijzigde randvoorwaarden zijn verwerkt en hernieuwd vastgesteld. Als gevolg van een niet toegekende subsidie is deel van de beoogde ontwikkeling (het zogenaamde droomplan) komen te vervallen en blijven een aantal bestaande panden en functies behouden.

Het masterplan heeft een adaptief en wendbaar karakter. Met oog op de toekomstige flexibiliteit is om die reden bij de Vlinderlocatie een derde parkeerlaag mogelijk gemaakt.

Om de actuele parkeerbehoefte goed in beeld te brengen, is in 2024 een parkeertelling uitgevoerd. Deze telling geeft inzicht in het huidige gebruik en vormt de basis voor het

bepalen van de benodigde capaciteit in de toekomstige situatie. Inmiddels heeft de opdrachtgever een recente functieprogramma opgesteld, waarin de beoogde functies en hun omvang zijn vastgelegd.

De opdrachtgever heeft Goudappel gevraagd om de voornoemde wijzigingen in combinatie met de laatste stand van de programmering te toetsen aan het gemeentelijk parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop. Het is van belang dat de parkeerbehoefte wordt berekend conform de beleidskaders en dat wordt getoetst of de geplande parkeercapaciteit toereikend is voor het nieuwe functieprogramma. Om deze reden is Goudappel B.V. gevraagd om de eerder uitgevoerde parkeeraanlyse te actualiseren op basis van de meest actuele uitgangspunten.

1.2 Functieprogramma

De herontwikkeling van het dorpshart gaat uit van twee fasen. Van belang is dat er per fase sprake is van voldoende parkeercapaciteit. Om deze reden wordt per fase de parkeerberekening gemaakt. In onderstaande tabellen, tabel 1.1 en tabel 1.2 zijn de functieprogramma's van de twee fasen weergegeven. Hierin zijn zowel de te realiseren functies als de te vervallen functies opgenomen.

Functieprogramma – Fase 1

Functie te realiseren – Fase 1	Omvang	Eenheid
Vlindergebouw – Dirk	608	m ² bvo
Vlindergebouw – Hema & Kruidvat	1.024	m ² bvo
Vlindergebouw – Logistiek	216	m ² bvo
Stationsgebouw – Commerciële dienstverlening	274	m ² bvo
Vlinder – en stationsgebouw app. < 50 m ² go	3	woningen
Vlinder – en stationsgebouw app. 50 – 80 m ² go	54	woningen
Vlinder – en stationsgebouw app. 80 – 100 m ² go	26	woningen
Vlinder – en stationsgebouw app. > 100 m ² go	7	woningen
Functie te vervallen – Fase 1		
Dirk	419	m ² bvo
Kruidvat	435	m ² bvo
Hema	516	m ² bvo
Woonhuis	1	woning

Tabel 1.1: Functieprogramma Fase 1 – Dorpshart Ter Aar¹

¹ Bron metrages : Opdrachtgever d.d. 26 augustus 2025 (te realiseren functies o.b.v. SO Groosman augustus 2025 & te vervallen functies o.b.v. taxatierapportages.

Functieprogramma – Fase 2

Functie te realiseren – Fase 2	Omvang	Eenheid
Essenlaangebouw – Commerciële ruimte	640	m ² bvo
Horecapaviljoen	166	m ² bvo
Woning voormalige bibliotheek 80 – 100 m ² go	6	woningen
Essenlaangebouw app. kleiner dan 50 m ² go	6	woningen
Essenlaangebouw app. 80 – 100 m ² go	4	woningen
Functie te vervallen – Fase 2		
Tijdelijke woonunits (klein)	5	woningen
Tijdelijke woonunits (groot)	2	woningen

Tabel 1.2: Functieprogramma Fase 2 – Dorpshart Ter Aar¹

1.3 Parkeercapaciteit

Zoals beschreven in de voorgaande paragraaf wordt het programma gefaseerd uitgevoerd. Dit geldt niet alleen voor het functieprogramma, maar heeft ook effect op het parkeercapaciteit. In deze paragraaf wordt eerst het huidige parkeercapaciteit beschreven, inclusief de parkeerbezetting en parkeerdruk op basis van de parkeerdrukmeting uit 2024. Dit is weergegeven in tabellen 1.3 en 1.4. Vervolgens worden de aanpassingen in het parkeercapaciteit voor fase 1 en fase 2 toegelicht en weergegeven in tabellen 1.5 en 1.6.

Huidig parkeercapaciteit

In 2022 zijn parkeerdrukmetingen in de omgeving uitgevoerd, destijds is duidelijk geworden dat vrijdagen en zaterdagen de maatgevende dagen zijn. Om deze reden is in 2024 een hernieuwde parkeerdrukmeting uitgevoerd gedurende twee vrijdagen en twee zaterdagen. De resultaten, inclusief de sectieindeling, zijn opgenomen in de bijlagen. In en rondom de omgeving is een parkeercapaciteit geteld van 300 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de parkeerdrukmetingen weergegeven naar de weekmomenten conform een parkeerbalans.

	Werkdag				Zaterdag	
	<i>ochtend</i>	<i>middag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>	<i>middag</i>	<i>avond</i>
Huidige bezetting	219	208	164	164	211	133
Huidige openbare parkeercapaciteit	300	300	300	300	300	300
Getelde parkeerdruk	73%	69%	55%	55%	70%	44%

Tabel 1.3: Resultaten parkeerdrukmetingen 2024

De gemeten parkeerdruk is gedurende de hele week (vrij) laag. Een veelvoorkomend uitgangspunt in Nederland, die de gemeente Nieuwkoop eveneens hanteert, is een maximale toegestane parkeerdruk van 85%. Dit betekent dat circa 15% van de parkeerplaatsen onbezet moeten zijn, dit uitgangspunt wordt mede gehanteerd om zoekverkeer (extra verkeersbewegingen) te voorkomen. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel parkeerplaatsen er op dit moment bezet zijn, aanvullend is per

weekmoment weergegeven hoeveel extra parkeerplekken vrij moeten zijn (huidige bezetting x 15%). Door dit resultaat op te tellen bij de huidige bezetting is de huidige feitelijke parkeervraag inzichtelijk gemaakt.

	Werkdag				Zaterdag	
	<i>ochtend</i>	<i>middag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>	<i>middag</i>	<i>avond</i>
Huidige bezetting	219	208	164	164	211	133
Gewenst aantal vrije plekken	33	31	25	25	32	20
Huidige parkeervraag	252	239	189	189	243	153

Tabel 1.4: Huidige feitelijke parkeervraag op basis van resultaten parkeerdrukmetingen 2024

Veranderingen parkeercapaciteit fase 1

Per fase vinden verschillende veranderingen plaats inzake het parkeercapaciteit. Als gevolg van planontwikkeling wordt een tweelaagse parkeergarage gerealiseerd met circa 168 parkeerplaatsen. Binnen het plan is ruimte gemaakt voor een derde parkeerlaag om voor het centrum meer parkeercapaciteit te maken. In dit rapport geldt nu de aanname dat hierdoor 40 extra parkeerplaatsen mogelijk zijn, zodat er ruimte over blijft voor een groene (daktuin)inrichting.

Ook komen er parkeerplaatsen te vervallen, waarvan 14 parkeerplaatsen (sectie 19 cf. parkeerdrukmeting) met zekerheid. Voor nu wordt aangenomen dat het huidige parkeerterrein (sectie 18) onbereikbaar wordt en vervalt in Fase 1. Dit zijn 42 parkeerplaatsen. De netto verandering in parkeercapaciteit is een toename van 152 parkeerplaatsen. Deze uitgangspunten zijn weergegeven in tabel 1.5.

Te realiseren	Eenheid	Opmerking
+168	parkeerplaatsen	laag 1 en 2
+40	parkeerplaatsen	laag 3 indien nodig
Te vervallen		
-14	parkeerplaatsen	-
-42	parkeerplaatsen	indien parkeerterrein onbereikbaar wordt

Tabel 1.5: Veranderingen in parkeercapaciteit – Fase 1

Veranderingen parkeercapaciteit fase 2

Als gevolg van planontwikkeling worden 24 parkeerplaatsen gerealiseerd (zie figuur 1.2). Ook komen er 64 (sectie 13) parkeerplaatsen te vervallen. De netto verandering in parkeercapaciteit is een afname van 40 parkeerplaatsen. Deze uitgangspunten zijn weergegeven in tabel 1.6.

Te realiseren	Eenheid	Opmerking
+24	parkeerplaatsen	-
Te vervallen		
-64	parkeerplaatsen	-

Tabel 1.6: Veranderingen in parkeercapaciteit – Fase 2



Figuur 1.2: Te realiseren parkeerplaatsen Essenlaan

2. Aanpak en uitgangspunten

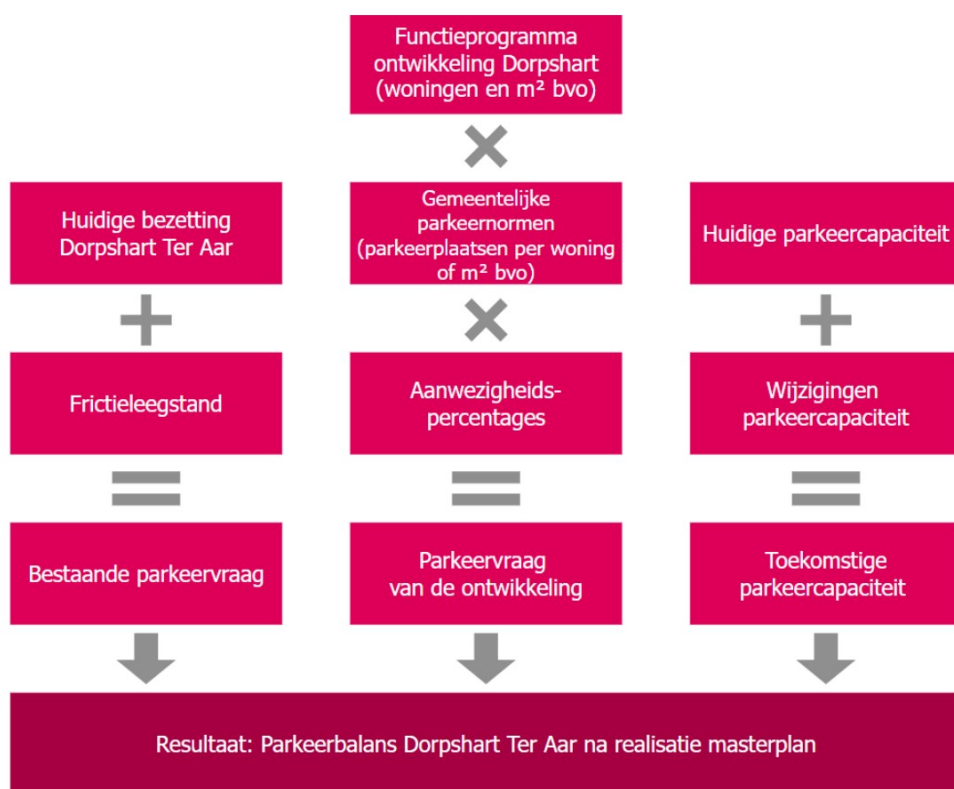
2.1 Aanpak

De parkeerbehoefte is per fase berekend door het aantal woningen en de maatgevende eenheid van de overige functies te vermenigvuldigen met de gemeentelijke parkeernormen. Verschillende functies kennen verschillende doelgroepen, zoals bewoners van woningen en bezoekers van een supermarkt, die niet op elk moment van de week een even grote parkeervraag kennen. Zo kennen bewoners tijdens de werkdagnacht de grootste parkeerbehoefte terwijl bezoekers van een supermarkt tijdens de zaterdagmiddag maximaal aanwezig zijn. Openbare parkeerplaatsen kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, dit heet dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Door de toepassing van aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met dit effect. Ditzelfde wordt gedaan voor de bestaande functies, de parkeerbehoefte van deze huidige functies brengt de parkeerbehoefte van de toekomstige functies in mindering om het planeffect inzichtelijk te maken.

Tot slot wordt per fase de parkeerdruk bepaald op basis van het parkeercapaciteit (paragraaf 1.3) en het berekende planeffect. Uitgangspunt, conform paragraaf 1.3 en de parkeernormen, is een gewenste parkeerdruk van 85% in het openbaar gebied. Daarom wordt de parkeerbehoefte vermenigvuldigd met 85% om het aantal te verwachten parkeerplaatsen te bepalen. Zodoende wordt de 'lucht' uit de parkeerbehoefte gehaald en wordt rekening gehouden met frictieleegstand. Per fase worden de drie volgende resultaten weergegeven:

1. Ongewogen parkeerbehoefte;
2. Gewogen parkeerbehoefte en planeffect;
3. Verandering van de parkeerdruk.

Al het bovenstaande is in figuur 2.1 op de volgende pagina schematisch weergegeven.



Figuur 2.1: Schematische weergave berekening parkeerbalans

2.2 Uitgangspunten

Parkeernormen

De gemeente Nieuwkoop heeft haar parkeernormen opgenomen in 'Nota parkeernormen Gemeente Nieuwkoop' van juli 2021. Deze zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers van publicatie 381 uit 2018. Bij de parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging van de planlocatie ten opzichte van het centrum. In het gemeentelijk parkeerbeleid gaat de gemeente uit van een ligging van de ontwikkellocatie 'rest bebouwde kom' en 'niet stedelijk'. Tot slot is er een bandbreedte beschikbaar. De gemeente gaat voor de bandbreedte uit van het getal dat ligt tussen het gemiddelde en het maximum. De gehanteerde parkeernormen per functie per fase staan weergegeven in tabel 2.1 en 2.2. Voor woningen geldt een aanvullende parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers, deze norm is niet opgenomen in onderstaande tabellen.

Functie te realiseren – Fase 1	Functie in beleid	Parkeernorm
Vlindergebouw – Dirk	buurt- en dorpscentrum	4,6 ppl / 100 m ² bvo
Vlindergebouw – Hema & Kruidvat	buurt- en dorpscentrum	4,6 ppl / 100 m ² bvo
Vlindergebouw – Logistiek	-	0,0 ppl / 100 m ² bvo
Stationsgebouw – Commerciële dienstverlening	kantoren met baliefunctie	3,6 ppl / 100 m ² bvo
Vlinder – en stationsgebouw app. < 50 m ² go	woning, < 50 m ² go	1,1 ppl / woning
Vlinder – en stationsgebouw app. 50 – 80 m ² go	woning, 50 - 80 m ² go	1,5 ppl / woning
Vlinder – en stationsgebouw app. 80 – 100 m ² go	woning, 80 - 100 m ² go	1,8 ppl / woning
Vlinder – en stationsgebouw app. > 100 m ² go	woning, > 100 m ² go	2,0 ppl / woning
Functie te vervallen – Fase 1		
Dirk	buurt- en dorpscentrum	4,6 ppl / 100 m ² bvo
Kruidvat	buurt- en dorpscentrum	4,6 ppl / 100 m ² bvo
Hema	buurt- en dorpscentrum	4,6 ppl / 100 m ² bvo
Woonhuis	woning, 80 – 100 m ² go	1,8 ppl / woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen per functie – Fase 1

De logistiek voor het Vlindergebouw bestaat uit een laad- en losruimte voor vrachtverkeer. Bij de ontwikkeling van supermarkten wordt laden en lossen steeds vaker inpandig georganiseerd, om zowel de veiligheid als de leefbaarheid te verbeteren.

In CROW-publicatie 317 werd expliciet vermeld dat inpandige parkeervoorzieningen niet meetellen bij het bruto vloeroppervlak (bvo) en daardoor geen aanvullende parkeerbehoefte veroorzaken. In de meer recente CROW-publicaties 381 en 744 is deze aanvulling verwijderd. Volgens toelichting van CROW is het echter niet de bedoeling dat hiermee inpandige laad- en losvoorzieningen worden ontmoedigd, aangezien de parkeervraag niet verandert door de keuze voor in- of uitpandig laden en lossen.

De logistieke ruimte in het Vlindergebouw is uitsluitend bedoeld voor laden en lossen en is daarom niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte in deze rapportage.

Functie te realiseren – Fase 2	Functie in beleid	Parkeernorm
Essenlaan – Commerciële ruimte	buurt- en dorpscentrum	4,6 ppl / 100 m ² bvo
Horecapaviljoen	café/bar/cafetaria	7,5 ppl/ 100 m ² bvo
Woning voormalige bibliotheek 80 – 100 m ² go	woning, 80 - 100 m ² go	1,8 ppl / woning
Essenlaangebouw app. kleiner dan 50 m ² go	woning, < 50 m ² go	1,1 ppl / woning
Essenlaangebouw app. 80 – 100 m ² go	woning, 80 - 100 m ² go	1,8 ppl / woning
Functie te vervallen – Fase 2		
Tijdelijke woonunits (klein)	woning, 50 - 80 m ² go	1,5 ppl / woning
Tijdelijke woonunits (groot)	woning, 80 - 100 m ² go	1,8 ppl / woning

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen per functie – Fase 2

Aanwezigheidspercentages

Verschillende doelgroepen hebben verschillende maatgevende momenten.

Dubbelgebruik mag toegepast worden als parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en door meerdere doelgroepen gebruikt worden. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.3 en zijn conform het beleid van Nieuwkoop. Normaliter kent

een parkeerbalans ook een 'koopavond' en een 'zondagmiddag'. Deze twee weekmomenten zijn niet opgenomen in de rapportage om twee redenen:

1. De parkeerdrukmetingen zijn niet uitgevoerd tijdens een koopavond en zondagmiddag, er kunnen daarom geen uitspraken gedaan worden over de huidige parkeerbehoefte;
2. Ter Aar kent geen traditionele koopavond of -zondag;
3. De koopavond en zondagmiddag zijn, gezien de mix van huidige en de mix van toekomstige functies, niet maatgevend.

Functie	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	70%	100%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Maximale loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten binnen een maximale loopafstand liggen van een functie. Deze maximale loopafstand is afhankelijk van de functie waartoe de parkeerders gebruik maken van de parkeerplaatsen. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen. In onderstaande tabel, tabel 2.4, is de maximale loopafstand van de relevante functies weergegeven. Deze zijn tevens opgenomen in het gemeentelijk parkeerbeleid. Met de maximale loopafstand is in de voorliggende rapportage niet nader rekening gehouden.

functie	maximale loopafstand
wonen (bezoekers en bewoners)	100 meter
winkelen	400 meter
werken	500 meter

Tabel 2.4: Maximale loopafstanden cf. gemeentelijk beleid

3. Resultaten

Door middel van het doorlopen van de stappen zoals beschreven in hoofdstuk 2 is de parkeerbehoefte per fase berekend. De totalen zijn afgerond naar boven op hele getallen.

3.1 Resultaten – Fase 1

Ongewogen parkeerbehoefte – Na realisatie Fase 1

Zonder rekening te houden met de aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte van de nieuwe functies in totaal 257 parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie komen huidige functies inclusief hun parkeerbehoefte te vervallen. Dit zijn circa 65 parkeerplaatsen zonder rekening te houden met de parkeerbehoefte naar moment in de week. Deze resultaten zijn weergegeven in tabel 3.1.

Functie te realiseren – Fase 1	Omvang	Parkeernorm	Parkeerbehoefte (in parkeerplaatsen)
Vlindergebouw – Dirk	608 m ² bvo	4,6 ppl / 100 m ² bvo	28,0
Vlindergebouw – Hema & Kruidvat	1.024 m ² bvo	4,6 ppl / 100 m ² bvo	47,1
Stationsgebouw – Commerciële dienstverlening	274 m ² bvo	3,6 ppl / 100 m ² bvo	9,9
Vlinder – en stationsgebouw app. < 50 m ² go	3 woningen	1,1 ppl / woning	3,3
Vlinder – en stationsgebouw app. 50 – 80 m ² go	54 woningen	1,5 ppl / woning	81,0
Vlinder – en stationsgebouw app. 80 – 100 m ² go	26 woningen	1,8 ppl / woning	46,8
Vlinder – en stationsgebouw app. > 100 m ² go	7 woningen	2,0 ppl / woning	14,0
Bezoekers woningen	90 woningen	0,3 ppl / woning	27,0
Totaal te realiseren			257
Functie te vervallen – Fase 1			
Dirk	419	4,6 ppl / 100 m ² bvo	-19,3
Kruidvat	435	4,6 ppl / 100 m ² bvo	-20,0
Hema	516	4,6 ppl / 100 m ² bvo	-23,7
Woonhuis	1	1,8 ppl / woning	-1,8
Bezoekers woningen	1	0,3 ppl / woning	-0,3
Totaal te vervallen			-65

Tabel 3.1: Ongewogen parkeerbehoefte – Fase 1

Gewogen parkeerbehoefte – Fase 1

In tabel 3.2 op de volgende pagina is de parkeerbehoefte verrekend naar verschillende momenten van de week. De toekomstige functies hebben een gezamenlijke parkeerbehoefte van 178 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag). Als gevolg van planontwikkeling komen een aantal functies te vervallen. Deze functies hebben een gezamenlijk parkeerbehoefte van 64 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag). Het planeffect op de zaterdagmiddag is daarmee een toename van 114 parkeerplaatsen. Op alle overige momenten van de week is eveneens sprake van een toename van de parkeerbehoefte.

Functie te realiseren – Fase 1	Ongewogen	Werkdag				Zaterdag	
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Vlindergebouw – Dirk	28,0	8,4	16,8	11,2	0,0	28,0	11,2
Vlindergebouw – Hema & Kruidvat	47,1	14,1	28,3	4,7	0,0	47,1	0,0
Stationsgebouw – Commerciële dienstverlening	9,9	9,9	9,9	0,5	0,0	0,0	0,0
Totaal bewoners	145,1	72,6	72,6	130,6	145,1	87,1	116,1
Totaal bezoekers woningen	27,0	2,7	5,4	21,6	0,0	16,2	27,0
Totaal toekomstig	257,0	107,6	132,9	168,6	145,1	178,3	154,3
Functie te vervallen – Fase 1							
Dirk	-19,3	-5,8	-11,6	-7,7	0,0	-19,3	-7,7
Kruidvat	-20,0	-6,0	-12,0	-2,0	0,0	-20,0	0,0
Hema	-23,7	-7,1	-14,2	-2,4	0,0	-23,7	0,0
Bewoners	-1,8	-0,9	-0,9	-1,6	-1,8	-1,1	-1,4
Bezoekers	-0,3	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,2	-0,3
Totaal te vervallen	-65,1	-19,8	-38,8	-13,9	-1,8	-64,3	-9,4
Planeffect		88	94	155	143	114	145

Tabel 3.2: Gewogen parkeerbehoefte – Fase 1

Bepalen parkeerdruk – Fase 1

Het planeffect is per moment van de week opgeteld bij de huidige parkeervraag, waardoor de toekomstige theoretische parkeervraag is berekend. Deze parkeervraag is vervolgens vermenigvuldigd met 85%, zodat de 'lucht' uit de parkeernorm is gehaald en een realistischer aantal bezette parkeerplaatsen ontstaat. In de situatie waarin het parkeerterrein onbereikbaar wordt en er geen derde parkeerlaag wordt gerealiseerd, neemt het parkeercapaciteit door planontwikkeling toe met 112 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) resulteert dit in een parkeerdruk van 74%. Wanneer een derde parkeerlaag wordt gerealiseerd met 40 parkeerplaatsen, is de parkeerdruk na planontwikkeling op het maatgevende moment 67%. Fase 1 is voldoet aan het vigerende beleid bij zowel 2 als 3 parkeerlagen.

	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Huidige parkeervraag	252	239	189	189	243	153
Huidige parkeercapaciteit	300	300	300	300	300	300
Huidige parkeerdruk	84%	80%	63%	63%	81%	51%
Toekomstige parkeercapaciteit (twee parkeerlagen)	412	412	412	412	412	412
Planeffect	88	94	155	143	114	145
Toekomstige theoretische parkeervraag	340	333	344	332	357	298
Verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	289	283	292	282	303	253
Toekomstige parkeerdruk	70%	69%	71%	68%	74%	61%
Toekomstige parkeercapaciteit (inclusief 3 ^e parkeerlaag)	452	452	452	452	452	452
Toekomstige parkeerdruk	64%	63%	65%	62%	67%	56%

Tabel 3.3: Verandering van de parkeerdruk – Na realisatie Fase 1

3.2 Resultaten – Fase 2

Ongewogen parkeerbehoefte – Fase 2

Zonder rekening te houden met de aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte van de nieuwe functies in totaal 71 parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie komen huidige functies inclusief hun parkeerbehoefte te vervallen. Dit zijn circa 13 parkeerplaatsen zonder rekening te houden met de parkeerbehoefte naar moment in de week. Deze resultaten zijn weergegeven in tabel 3.4.

Functie te realiseren – Fase 2	Omvang	Parkeernorm	Parkeerbehoefte (in parkeerplaatsen)
Essenlaan – Commerciële ruimte	640 m ² bvo	4,6 ppl / 100 m ² bvo	29,4
Horecapaviljoen	166 m ² bvo	7,5 ppl/ 100 m ² bvo	12,5
Woning voormalige bibliotheek 80 – 100 m ² go	6 woningen	1,8 ppl / woning	10,8
Essenlaangebouw app. kleiner dan 50 m ² go	6 woningen	1,1 ppl / woning	6,6
Essenlaangebouw app. 80 – 100 m ² go	4 woningen	1,8 ppl / woning	7,2
Bezoekers woningen	16 woningen	0,3 ppl / woning	4,8
Totaal te realiseren			71
Functie te vervallen – Fase 2			
Tijdelijke woonunits (klein)	5 woningen	1,5 ppl / woning	-7,5
Tijdelijke woonunits (groot)	2 woningen	1,8 ppl / woning	-3,6
Bezoekers woningen	7 woningen	0,3 ppl / woning	-2,1
Totaal te vervallen			-13

Tabel 3.4: Ongewogen parkeerbehoefte – Fase 2

Gewogen parkeerbehoefte – Fase 2

In tabel 3.5 is de parkeerbehoefte verrekend naar verschillende momenten van de week. De toekomstige functies hebben een gezamenlijke parkeerbehoefte van 48 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagmiddag). Als gevolg van planontwikkeling komen een aantal functies te vervallen. Deze functies hebben een gezamenlijk parkeerbehoefte van 12 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagavond). Op alle momenten van de week is sprake van een toename van de parkeerbehoefte. De grootste toename vindt plaats tijdens de werkdagmiddag, hier is sprake van een toename van 42 parkeerplaatsen.

Functie te realiseren – Fase 2	Ongewogen	Werkdag				Zaterdag	
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Essenlaan – Commerciële ruimte	29,4	29,4	29,4	1,5	0,0	0,0	0,0
Horecapaviljoen	12,5	3,7	5,0	10,0	0,0	8,7	12,5
Totaal bewoners	24,6	12,3	12,3	22,1	24,6	14,8	19,7
Totaal bezoekers woningen	4,8	0,5	1,0	3,8	0,0	2,9	4,8
Totaal toekomstig	71,3	46,0	47,7	37,4	24,6	26,4	36,9
Functie te vervallen – Fase 2							
Totaal bewoners	-11,1	-5,6	-5,6	-10,0	-11,1	-6,7	-8,9
Totaal bezoekers woningen	-2,1	-0,2	-0,4	-1,7	0,0	-1,3	-2,1
Totaal te vervallen	-13,2	-5,8	-6,0	-11,7	-11,1	-7,9	-11,0
Planeffect		40	42	26	14	18	26

Tabel 3.5: Gewogen parkeerbehoefte – Fase 2

Bepalen parkeerdruk – Fase 2

Het planeffect is per moment van de week opgeteld bij de theoretische parkeervraag na fase 1, waardoor de toekomstige theoretische parkeervraag is berekend. Deze parkeervraag is vervolgens vermenigvuldigd met 85%, zodat de 'lucht' uit de parkeernorm is gehaald en een realistischer aantal bezette parkeerplaatsen ontstaat. Uitgaande van een extra parkeerlaag van 40 parkeerplaatsen in fase 1 is de parkeercapaciteit 452 parkeerplaatsen. Als gevolg van de herontwikkeling in fase 2 neemt de parkeercapaciteit af met 40 parkeerplaatsen, zodoende is de parkeercapaciteit in fase 2 412 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment (werkdagochtend) resulteert dit in een parkeerdruk van 78%. Wanneer in fase 1 een derde parkeerlaag wordt gerealiseerd met 8 parkeerplaatsen, is de parkeerdruk na planontwikkeling op het maatgevende moment 85%. Fase 2 is uitvoerbaar (in de huidige opzet) indien er een derde parkeerlaag in Fase 1 is opgenomen met minimaal 8 parkeerplaatsen.

	Werkdag				Zaterdag	
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Theoretische parkeervraag na fase 1	340	333	344	332	357	298
Parkeercapaciteit na fase 1 (inclusief extra laag)	452	452	452	452	452	452
Theoretische parkeerdruk na fase 1	75%	74%	76%	73%	79%	66%
Toekomstige parkeercapaciteit (inclusief 3 ^e parkeerlaag)	412	412	412	412	412	412
Planeffect	40	42	26	14	18	26
Toekomstige theoretische parkeervraag	380	375	370	346	375	324
Verwacht aantal bezette parkeerplaatsen	323	319	315	294	319	275
Toekomstige parkeerdruk (inclusief 3^e parkeerlaag)	78%	77%	76%	71%	77%	67%
Toekomstige parkeercapaciteit (inclusief kleinere 3 ^e parkeerlaag)	380	380	380	380	380	380
Toekomstige parkeerdruk (inclusief kleinere 3^e parkeerlaag)	85%	84%	83%	77%	84%	72%

Tabel 3.6: Verandering van de parkeerdruk – Na realisatie Fase 2

4. Conclusies

Kavel Vastgoed III B.V. is betrokken bij de herontwikkeling van het dorpshart in Ter Aar, gelegen in de gemeente Nieuwkoop. Het herontwikkelingsproces kent een lange voorgeschiedenis: al geruime tijd leven er binnen de gemeente en onder betrokken partijen ideeën om het gebied herin te richten. De opdrachtgever vraagt zich af of de voorgestelde parkeeroplossing voor het nieuwe dorpshart aansluit bij het gemeentelijk parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop. Om deze reden is Goudappel B.V. gevraagd om de eerder uitgevoerde parkeeraanalyse te actualiseren op basis van de meest actuele uitgangspunten. Uit de voorliggende rapportage volgen de volgende conclusies:

Fase 1

- De theoretische parkeerbehoefte neemt op elk moment toe als gevolg van planontwikkeling van fase 1;
- Als gevolg van planontwikkeling neemt het parkeercapaciteit toe met 112 parkeerplaatsen, het totale parkeercapaciteit is daarmee 412 parkeerplaatsen;
- In de toekomstige situatie is de theoretische parkeervraag het hoogst tijdens de zaterdagmiddag, namelijk circa 357 parkeerplaatsen;
- Parkeernormen hebben een mate van lucht inbegrepen om rekening te houden met restcapaciteit in de openbare ruimte. De theoretisch parkeerbehoefte is daarmee niet gelijk aan het verwachte aantal bezette parkeerplaatsen;
- Het verwachte aantal bezette parkeerplaatsen tijdens de zaterdagmiddag is 303 parkeerplaatsen;
- De verwachte parkeerdruk is daarmee 74% op het maatgevende moment (zaterdagmiddag);
- Bij realisatie van een derde parkeerlaag van 40 parkeerplaatsen, is de verwachte parkeerdruk na planontwikkeling op het maatgevende moment 67%;
- Fase 1 is uitvoerbaar.

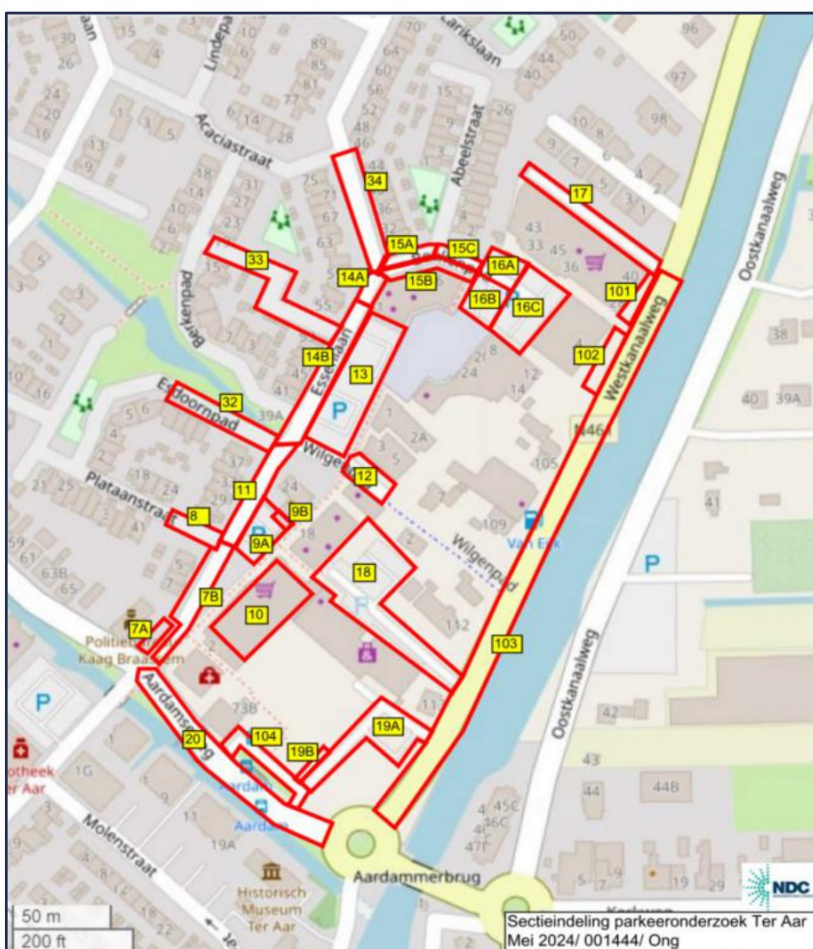
Fase 2

- De theoretische parkeerbehoefte neemt op elk moment toe als gevolg van planontwikkeling van fase 2;
- Als gevolg van planontwikkeling blijft de parkeercapaciteit gelijk (+40 t.b.v. derde parkeerlaag & -40 parkeerplaatsen vervallen), het totale parkeercapaciteit is daarmee 412 parkeerplaatsen;
- In de toekomstige situatie is de theoretische parkeervraag het hoogst tijdens de werkdagochtend, namelijk circa 380 parkeerplaatsen;
- Het verwachte aantal bezette parkeerplaatsen tijdens de zaterdagmiddag is 323 parkeerplaatsen;
- De verwachte theoretische parkeerdruk is daarmee 78% op het maatgevende moment;
- Bij realisatie van een derde parkeerlaag van 40 parkeerplaatsen, is de verwachte parkeerdruk na planontwikkeling op het maatgevende moment 78%;
- Bij realisatie van een derde parkeerlaag van 8 parkeerplaatsen, is de verwachte parkeerdruk na planontwikkeling op het maatgevende moment 85%;
- Fase 2 is uitvoerbaar mits de parkeergarage wordt voorzien van een derde parkeerlaag.

Algemeen

- Voorliggende rapportage is opgesteld aan de hand van huidige uitgangspunten. Indien de uitgangspunten (zoals programma- of beleidswijzigingen) wijzigen is het aan te raden om de parkeerbalans te herijken;
- Het voornemen is om een bovengrondse parkeergarage te realiseren. Om onnodig zoekverkeer te voorkomen en een efficiënte doorstroming te bevorderen is het advies om een real-time beschikbaarheidssysteem door te voeren;
- Het invoeren van parkeerregulering draagt bij aan de plaatsgarantie voor de gekozen doelgroepen. Het is echter aan te raden om niet direct te starten met parkeerregulering, maar om het pas in te zetten wanneer blijkt dat het nodig is.

Bijlage 1 Parkeerdrukmeting



Sectieindeling

Afkortingen-/begrippenlijst parkeerdrukmeting	
Vak	Standaard parkeerplaats
Langs	Langsparkeerplaats
Elec.	Parkeerplaats met laadvoorziening
Inv.	Invalide parkeerplaats
Verg.	Parkeerplaats voor vergunninghouders
Beugel	Parkeerplaats af te sluiten middels een beugel
Inv. K.	Invalide parkeerplaats op kenteken
Groen	0 – 84% bezetting
Oranje	85 – 100 % bezetting
Rood	> 100% bezetting

Sectie	Omschrijving sectie	Capaciteiten							Totaal
		Vak	Langs	Elek.	Inv.	Verg.	Beugel	Inv K	
7B	Essenlaan	9							9
9A	Essenlaan	12							12
9B	Essenlaan				2				2
10	Parkeerkelder Dirk v/d Broek	58							58
11	Essenlaan	5							5
13	Parkeerplaats Lindenplein	59		4	1				64
15A	Beukenpad	9							9
16A	Parkeerplaats Beukenpad	10							10
16B	Parkeerplaats Beukenpad	14							14
16C	Parkeerplaats Beukenpad	22			1				23
17	Parkeerplaats Aldi	29							29
18	Parkeerplaats Westkanaaldijk	41			1				42
19A	Braakliggend terrein		9						9
19B	Braakliggend terrein	5							5
20	Aardamseweg								0
101	Westkanaalweg	2			1				3
102	Westkanaalweg	5							5
103	Westkanaalweg								0
104	Westkanaalweg				1				1
Totaal openbaar		280	9	4	7	0	0	0	300

Parkeercapaciteit in de omgeving

Sectie	Omschrijving sectie	Capaciteiten							Totaal	Parkeerdruk in aantallen op vrijdag 24 mei 2024									
		Vak	Langs	Elec	Inv	Verg	Beuge	Inv K		11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur	19.00 uur	20.00 uur
7B	Essenlaan	9							9	9	7	9	9	9	9	7	6	8	7
9A	Essenlaan	12							12	12	12	12	12	11	12	9	12	11	8
9B	Essenlaan				2				2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	0
10	Parkeerkelder Dirk v/d Broek	58							58	28	17	16	24	34	33	23	14	12	18
11	Essenlaan	5							5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5
13	Parkeerplaats Lindenplein	59		4	1				64	60	38	48	48	44	43	52	47	36	30
15A	Beukenpad	9							9	4	6	5	5	4	4	7	7	6	6
16A	Parkeerplaats Beukenpad	10							10	5	8	7	10	8	8	9	8	7	8
16B	Parkeerplaats Beukenpad	14							14	10	7	8	10	6	10	9	9	7	8
16C	Parkeerplaats Beukenpad	22			1				23	14	12	9	10	10	11	14	11	11	7
17	Parkeerplaats Aldi	29							29	25	23	16	22	14	19	13	11	10	9
18	Parkeerplaats Westkanaaldijk	41			1				42	27	36	37	37	30	42	44	27	34	20
19A	Braakliggend terrein		9						9	8	7	7	7	6	6	5	0	0	0
19B	Braakliggend terrein	5							5	6	4	7	5	4	4	4	1	1	1
20	Aardamseweg								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101	Westkanaalweg	2			1				3	2	0	1	1	1	1	2	2	2	2
102	Westkanaalweg	5							5	3	3	1	1	1	1	3	3	3	5
103	Westkanaalweg								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
104	Westkanaalweg				1				1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal openbaar		280	9	4	7	0	0	0	300	219	187	190	208	187	208	206	164	154	134

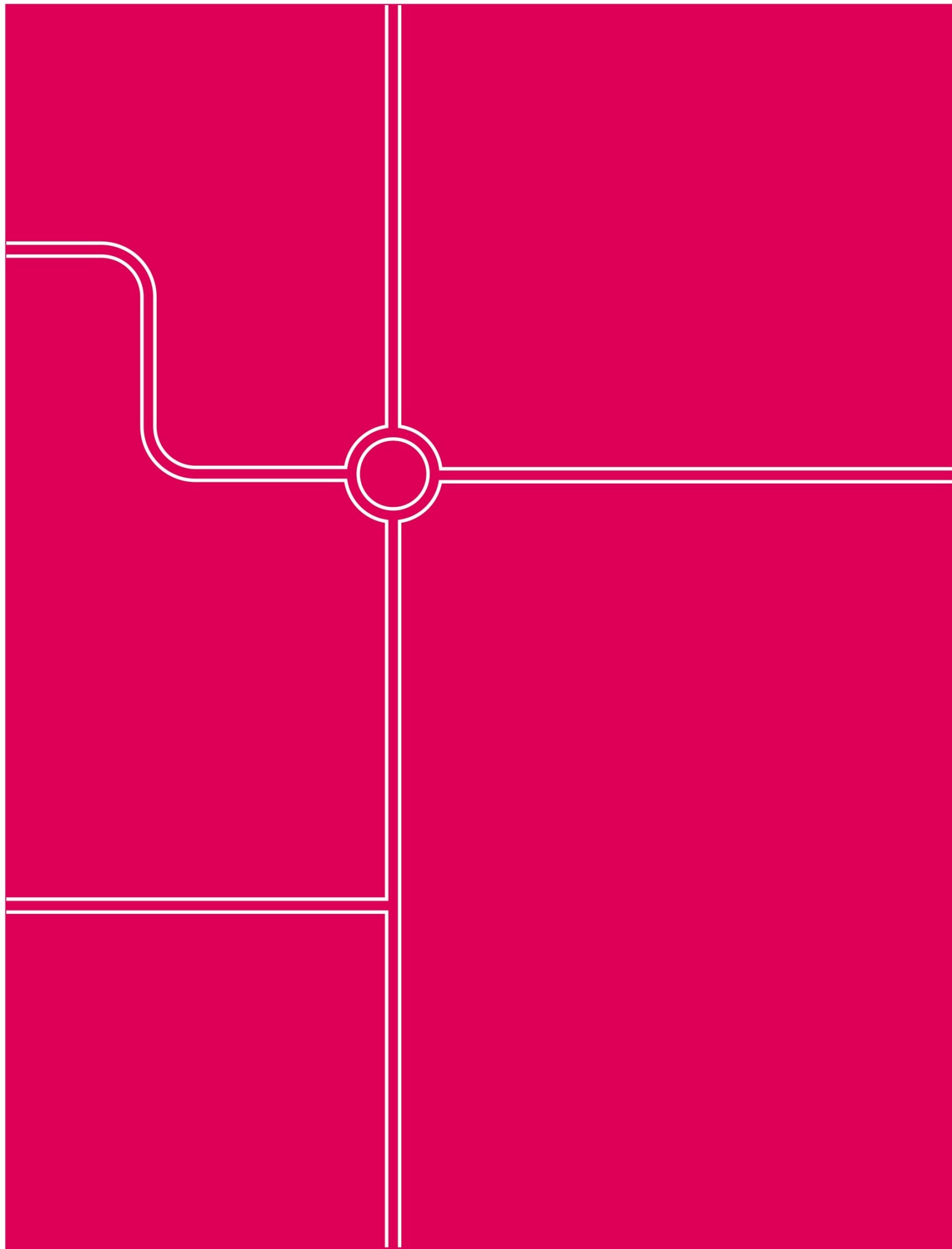
Parkeerdrukmeting vrijdagmiddag/-avond

Sectie	Omschrijving sectie	Capaciteiten							Totaal	Parkeerdruk in aantallen op zaterdag 25 mei 2024									
		Vak	Langs	Elec	Inv	Verg	Beuge	Inv K		11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur	19.00 uur	20.00 uur
7B	Essenlaan	9							9	9	9	8	8	9	9	6	5	6	6
9A	Essenlaan	12							12	10	11	12	11	11	12	10	10	8	11
9B	Essenlaan				2				2	1	2	2	1	2	0	0	0	0	0
10	Parkeerkelder Dirk v/d Broek	58							58	26	22	20	34	29	18	18	15	13	13
11	Essenlaan	5							5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5
13	Parkeerplaats Lindenplein	59		4	1				64	49	57	43	34	32	33	35	27	22	24
15A	Beukenpad	9							9	7	7	7	7	7	6	7	7	6	6
16A	Parkeerplaats Beukenpad	10							10	9	9	7	6	6	7	7	6	4	3
16B	Parkeerplaats Beukenpad	14							14	14	13	14	10	10	9	12	8	8	8
16C	Parkeerplaats Beukenpad	22			1				23	20	18	13	10	12	11	14	15	14	14
17	Parkeerplaats Aldi	29							29	16	10	11	12	10	19	10	6	3	2
18	Parkeerplaats Westkanaaldijk	41			1				42	41	41	30	35	39	34	26	22	13	14
19A	Braakliggend terrein		9						9	0	1	1	0	1	2	1	1	1	0
19B	Braakliggend terrein	5							5	1	1	1	1	2	2	1	0	0	0
20	Aardamseweg								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101	Westkanaalweg	2			1				3	1	1	0	0	1	1	1	2	2	2
102	Westkanaalweg	5							5	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4
103	Westkanaalweg								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
104	Westkanaalweg				1				1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal openbaar		280	9	4	7	0	0	0	300	214	211	178	177	180	172	156	133	109	112

Parkeerdrukmeting zaterdagmiddag/-avond

Bijlage 2 Situatiekaart 2025





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32